

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [8th November 1965]

கொள்ள வேண்டுமென்கிற நமது கொள்கையை நாம் கண்டிப்பாக அமுலாக்கி வந்ததனால்தான், முதலில் நாம் எதிர்பார்த்த திட்டத்தைவிட மிகப் பெரியதொரு திட்டத்தை நம்மால் நிறைவேற்ற முடிந்தது. அண்மையில் நிறுவப்பட்ட சிக்கன-நிர்வாகச் சீரமைப்புக் குழுவின் தங்கள் பணியை நிறைவேற்றியதும், நிர்வாகச் செலவைச் சிக்கனப்படுத்துவதற்கான கூடுதல் திட்டங்களை அமல்படுத்தி, அதன் மூலம் மிச்சப்படும் தொகையை அபிவிருத்தித் திட்டங்களுக்குத் திருப்ப இயலும் என்று அரசாங்கம் கருதுகிறது. மூன்றாம் திட்டக் காலத்தில் அபிவிருத்தித் திட்டங்களை நிறைவேற்றுவதில் நாம் எவ்வளவு வேகமாக நடவடிக்கைகள் எடுத்துக்கொண்டோமோ அந்த வேகம் தனியா மலிருக்க இயன்றவரை பார்த்துக் கொள்வது அவசியமாகும். தேசிய நெருக்கடி காரணமாக இன்று ஏற்பட்டுள்ள புதிய நிலைமையில் உருக்கு, சிமென்ட் போன்ற பற்ருக்குறை பொருட்களைப் பெருமளவில் பயன்படுத்துகின்ற திட்டங்களையும் அன்னியச் செலாவணி தேவைப்படுகின்ற திட்டங்களையும் நாம் மறுபரிசீலனை செய்யவேண்டியிருக்குமென்பது உண்மை தான். ஆனால், மின்சாரத் திட்டங்கள் போன்ற பல திட்டங்களில் நாம் ஏற்கனவே அன்னிய உதவிக்கு வேண்டிய உறுதியான ஏற்பாடுகளைச் செய்து முடித்திருக்கிறோம். எனவே, அவற்றை நிறைவேற்றுவதற்கு வேண்டிய இன்றியமையாத உள்நாட்டு நிதி ஆதாரங்களுக்கு நாம் வகை செய்யவேண்டும். சமூகநலப் பணிகளில், உதாரணமாக, கல்வி, கிராமத் தண்ணீர் வசதி, பின்னிடை வகுப்பினர் நலன் போன்ற துறைகளில் பெரும்பாலான திட்டங்களுக்கு அன்னியச் செலாவணியோ அல்லது கணிசமான அளவில் பற்ருக்குறைப் பொருள்களோ தேவைப்படாது. ஏழை எளியோரின் நலனுக்குப் பெரிதும் உதவும் இவ்வேலைத் திட்டங்கள், தக்க உள்நாட்டு நிதி ஆதாரங்கள் இல்லாமல் தடைப்படநேரின், அது பெரிதும் வருத்தத்துக்குரியதாகும். இந்தக் கண்ணோட்டத்திலேயே, கூடுதலான நிதி ஆதாரங்களைத் திரட்டும் யோசனைகள் சில சபைமுன் வைக்கப்பட்டன.

எனவே, இத் துணை மதிப்பீடுகளை சபை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமெனக் கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடிக்கிறேன்.

V.—GOVERNMENT BILLS.

- (1) THE MADRAS SALES OF MOTOR SPIRIT TAXATION (SECOND AMENDMENT) BILL, 1965 (L.A. BILL No. 33 OF 1965).

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Sir, I move—

“That the Madras Sales of Motor Spirit Taxation (Second Amendment) Bill, 1965^a (L.A. Bill No. 33 of 1965) be taken into consideration”.

8th November 1965] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்,

கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, நாட்டிலே ஏற்பட்டிருக்கிற நெருக்கடி சம்பந்தமாக நாம் பல துறைகளிலும் நிதி திரட்ட வேண்டியதின் அவசியத்தைப்பற்றி கனம் முதலமைச்சர் அவர்கள் இந்தச் சபைக்கு விளக்கமாக எடுத்துக் கூறியிருக்கிறார்கள். அதையொட்டி எந்தெந்த துறையிலே நிதி திரட்ட முடியுமோ, எந்த எந்தத் துறைகளிலே வரி கொடுக்கும் சக்தி இருக்கிறதோ அவைகளையெல்லாம் ஆராய்ந்து சில திட்டங்களை சர்க்கார் இந்தச் சபை முன்பு கொண்டு வந்திருக்கிறது. அவற்றுள், இன்று நான் பிரேரேபிக்கின்ற 'மோட்டார் ஸ்பிரிட் டாக்ஸேஷன்' என்பதும் ஒன்று ஆகும். இப்பொழுது பெட்ரோலுக்கு லிட்டர் ஒன்றுக்கு 9 ந. பை. வரி வசூலிக்கப்படுகிறது. டீசல் லிட்டர் ஒன்றுக்கு 8 ந.பை. வரி வசூலிக்கப்படுகிறது. அதே போல் இவையல்லாத மற்ற மோட்டார் எண்ணெய்களுக்கு 2 சதவிகிதம் வரிதான் விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. நான் கொண்டு வந்திருக்கிற சட்டத் திருத்தப்படி இனி பெட்ரோலுக்கு 9 பைசாவிலிருந்து 10 பைசா வரை ஒரு லிட்டருக்கும், டீசலுக்கு 8 பைசாவிலிருந்து 10 பைசா வரை ஒரு லிட்டருக்கும் வரி உயர்த்தப்படும். இதரவகை எண்ணெய்களுக்கு இப்போது இருக்கிற 2 சதவிகித வரிதான் நீடித்து இருக்கும். இந்த வரி விதிப்பின் மூலமாக ஓரளவு மோட்டார் வாகனங்களை உபயோகப்படுத்துகிறவர்களுக்குச் செலவு அதிகரிக்கும் என்பதில் சந்தேகம் இல்லை. என்றாலும், நாட்டினுடைய நெருக்கடி நிலைமையை உத்தேசித்து அந்த உதவியை மோட்டார் வாகனங்கள் உபயோகப்படுத்துகிறவர்கள் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு இந்த மசோதாவைப் பிரேரேபிக்கிறேன்.

MR. SPEAKER : Motion moved :—

“ That the Madras Sales of Motor Spirit Taxation (Second Amendment) Bill, 1965 (L.A. Bill No. 33 of 1965) be taken into consideration ”.

* திரு. து. ப. அழகமுத்து : கனம் தலைவர் அவர்களே, இந்த மோட்டார் வாகன எண்ணெய்களுக்கு வரி விதிக்கப்பட்டிருப்பதை மேலோட்டமாகப் பார்க்கும்போது வரவேற்கக் கூடியதாகத் தெரியும். பெட்ரோலுக்கு லிட்டருக்கு 9 பைசாவிலிருந்து 10 பைசாவாகவும், டீசலுக்கு 8 பைசாவிலிருந்து 10 பைசாவாகவும் வரி உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. மற்ற எண்ணெய்களுக்கு ஏற்கனவேயுள்ள வரி விகிதம் அப்படியே இருக்கிறது என்று அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். இதனால் மோட்டார் வாகனங்களை உபயோகப்படுத்துகிறவர்களுக்குச் செலவு கொஞ்சம் அதிகமாகத்தான் இருக்குமென்றாலும் அதை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்று குறிப்பிட்டார்கள். மோட்டார் வாகனங்களை உபயோகிக்கிறவர்கள் என்று சொல்லும்போது கார்களை உபயோகிக்கிறவர்களும் இருக்கிறார்கள், பஸ்களை உபயோகிக்கிறவர்களும் இருக்கிறார்கள். கார்களை உபயோகிக்கிறவர்களுக்கு

[திரு. து. ப. அழகமுத்து] [8th November 1965]

பெட்ரோல் வரி உயர்வினால் ஓண்டும் வந்து விடப் போவதில்லை. ஆனால் பஸ்களை உபயோகப்படுத்துகிறவர்களுடைய நிலை என்ன என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். இப்போது டிசலுக்கு 2 பைசா உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. இந்தக் கணக்குப்படி பார்த்தால் பஸ் ஓட்டுகிறவர்கள் ஒரு மைலுக்கு அரைப் பைசா அதிகமாகச் செலவு செய்யவேண்டியிருக்கும் அல்லது மைலுக்கு அரைப் பைசா அதிகமாக வரி கொடுக்க வேண்டியிருக்கும். அண்மையில் பஸ் சொந்தக்காரர்கள் அமைச்சர் அவர்களைச் சந்தித்து பஸ் கட்டணத்தை அதிகமாக்க அனுமதி கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டார்கள். சாதாரண பஸ்களில் கிலோ மீட்டருக்கு 2½ பைசாவிலிருந்து 3 பைசா வரையில் செய்து கொள்ளலாம் என்றும், எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில் 4 பைசாவிலிருந்து 6 பைசா வரை வரூல் செய்து கொள்ளலாம் என்று அனுமதி அளித்திருப்பதாகத் தெரிகிறது.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : கடைசியாக நான் பதில் சொல்ல இருந்தாலும், விவரம் தவறாக இருப்பதால் குறுக்கிட்டுச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்தச் சட்டப்படி அனுமதித்தது ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 3 பைசா ஆயினும், 3 பைசா அனுமதிக்க வேண்டாம், 2½ பைசா தான் அனுமதிக்க வேண்டுமென்று உத்தரவு போட்டிருந்தோம். இப்போது பஸ்கைகளில் செலவு அதிகமாகிவிட்டதால் 3 பைசா என்று முன்பு போட்ட அளவுக்கு அனுமதிக்கலாம் என்று உத்தரவு போட்டிருக்கிறோம். எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களை பொறுத்தவரை இரட்டிப்பு மடங்கு என்று பழைய உத்தரவு இருக்கிறது. ஆகவே, எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில் 2½ பைசா என்று இருக்கும்போது 5 பைசாவாக இருந்தது. இப்போது 3 பைசா ஆக்கினால் அது 6 பைசாவாகும்.

திரு. து. ப. அழகமுத்து : ஏற்கனவே, சட்டமன்றத்தில், 3 பைசா என்று விதி இருந்தாலும் 2½ பைசாதான் வரூல் செய்யலாம் என்று உத்தரவு போட்டிருப்பதாக அமைச்சர் அவர்கள் கூறியிருக்கிறார்கள். அது அப்போதைக்கு பொதுமக்களைச் சம்பாதிப்பதென்பதும் முயற்சியாக இருந்ததே தவிர, நிரந்தரமானதாக இல்லை. அப்படி ½ பைசா அதிகமாகும்போது ஒரு மைலுக்குப் பஸ் சொந்தக்காரர்களுக்கு 30 பைசாவிலிருந்து 60 பைசா வரை அதிகமாகக் கிடைக்கிறது. அந்தப் பணத்தைப் பொதுமக்கள்தான் கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில் போகிறவர்கள் இன்னும் அதிகமாகப் பணம் கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. இந்த வரியின் மூலம் சர்க்கார் எதிர்பார்க்கும் பணம் 50 லட்சம் என்றால், பஸ் சொந்தக்காரர்களுக்கு எவ்வளவு பணம் கிடைக்கிறது என்று கணக்குப் போட்டால் இதைப்போல் பல மடங்கு பணம் கிடைக்கிறது. நெருக்கடி நேரத்தில் சர்க்காரின் தேவையைச் சரி செய்து கொள்ள வரி போடுகிறோம் என்று சொல்லுகின்ற நேரத்தில் அவசியமாக பஸ் சொந்தக்காரர்கள் அதிகமாகச் சம்பாதித்துக் கொள்ள இடம் கொடுக்க வேண்டிய அவசியம் இல்லை.

8th November 1965] [திரு. து. ப. அழகமுத்து]

மசல் எண்ணெய்யைப் பஸ் தொழிலை நடத்துகிறவர்கள் மட்டும் உபயோகிக்கவில்லை. மின்சாரப் பம்பு செட் இல்லாத இடங்களில் விவசாயிகள் மசல் எஞ்சினைப் பயன்படுத்துகிறார்கள். அவர்களும் இந்த வரியைக் கொடுக்கவேண்டும். லாரிச் சொந்தக்காரர்களுக்கும் பஸ் சொந்தக்காரர்களைப் போல சார்ஜை அதிகமாக்கிவிட்டால் லாரி வாடகை உயர்வதன் மூலமாக விவசாயி ஏறத்தான் அது உதவியாக இருக்கும். இன்று விவசாயிகள் விற்கின்ற நெல் விலையிலிருந்து லாரி வாடகையைக் கழித்துக் கொள்ளும் நிலை இருந்து கொண்டிருக்கிறது. சர்க்கார் கொள்முதல் கணக்குப்படி அந்த நிலைமை இருக்கிறது. அப்படிப் பார்க்கும் போது விவசாயிகளுக்கு நஷ்டம் ஏற்படும். இந்த வரியைப் பார்க்கும்போது பிரமாதமாக இல்லாவிட்டாலும், இந்த வரியின் மூலமாக ஏற்படக் கூடிய விளைவுகள் பொதுமக்களைப் பாதிக்கின்ற காரணத்தால் அதற்கு ஏதாவது பாதுகாப்பு கொடுக்க வேண்டும். இல்லையென்றால் இது பொதுமக்கள் மீது மறைமுகமாக விதிக்கப்படுகின்ற வரியாகத்தான் கொள்ள வேண்டுமென்று கூறிக் கொண்டு முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* திரு. வி. எஸ். எஸ். மணி : கனம் சட்ட மன்றத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மசோதாவின் நோக்கத்தைப் பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். நெருக்கடி சமயத்தில் வருமானத்தைப் பெருக்க வேண்டுமென்ற முறையில் கொண்டு வரப்பட்டிருப்பதாகச் சொன்னார்கள். பெட்ரோல் வரியை அதிகப்படுத்துவதால் காரர்களை உபயோகப்படுத்தக் கூடியவர்கள் அதன் உபயோகத்தைக் குறைத்துக் கொள்வார்கள். அதனால் வருமானம் குறையுமே தவிர, அதிகப்படாது. இப்போது வரக்கூடிய வருமானம் கூட குறைந்து விடும். மசல் எண்ணெய் விவசாயிகளுக்கும் பயன்படக் கூடியது. விவசாயிகளுக்கு ஊக்கம் கொடுக்கவேண்டும், உற்பத்தியைப் பெருக்கவேண்டுமென்று சொல்லும்போது இந்த வரியினால் விவசாயிகள் பாதிக்கப்படுவதை உணரவேண்டும். எனக்கு முன்னால் பேசிய கனம் அங்கத்தினர் அழகமுத்து அவர்கள் சொன்னது போல் இது மறைமுகமாக பஸ் முதலாளிகளை ஆதரிக்கக்கூடிய நிலையைக் காட்டுகிறது. வரக்கூடிய தேர்தல்களுக்குப் பஸ் முதலாளிகளுடைய ஆதரவு வேண்டுமென்ற நிலையினால் இந்த வரி கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. இந்த வரியினால் சர்க்காருக்கு அதிகமான வருமானம் வர இயலாது என்பதுதான் என்னுடைய கருத்து. எனவே இந்த மசோதாவை நான் ஆதரிக்கவில்லை என சொல்லி முடித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

* திரு. வை. சங்கரன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மசோதாவை ஆதரித்து ஒருசில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். பெட்ரோலுக்கு லிட்டருக்கு 1 பைசா விதமும், மசலுக்கு லிட்டருக்கு 2 பைசா விதமும் வரி கூட்டப்பட்டிருக்கிறது. முன்னாலே பேசிய அங்கத்தினர்கள் இது மறைமுகமான வரி என்று கூறி எதிர்த்தார்கள். இந்த மசோதாவை ஆதரிக்க வேண்டுமென்பதற்கு முக்கியமான காரணமே மறைமுகமான வரியாக இருப்பதுதான். இது போன்ற விஷயங்களில் மறைமுக

[திரு. வெ. சங்கரன்] [8th November 1965]

மான வரியை விடச் சிறந்ததொரு வழி ஒன்றும் இருக்க முடியாது. இந்த வரியை இன்னொன்றோடு சம்பந்தப்படுத்திப் பேசினார்கள். பஸ்காரர்கள் கட்டணத்தை உயர்த்தியிருப்பதற்கு அனுமதி கொடுத்ததோடு சம்பந்தப்படுத்திப் பேசினார்கள். அது தனியாகக் கவனித்து அவர்களுக்குக் கட்டுப்படியாகுமா என்று பார்த்து கட்டணத்தை ஏற்றுவதற்கு அனுமதி கொடுத்தார்கள். இதையும் அதையும் சேர்த்துக் குழப்புவது சரியல்ல. இது முற்றிலும், நூற்றுக்கு நூறு நிதிநிலையைப் பெருக்க வேண்டுமென்பதற்காகக் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது. அதைத்தான் சப்ளிமெண்டரி பட்ஜெட் உரையிலும் சொன்னார்கள்.

10-00
a.m.

மத்திய அரசாங்க உதவி குறையுமாதலால் இந்த சமயத்தில் அத்தியாவசியமான செலவுகளைச் செய்வதற்கு நாம் நம் நிதியைப் பெருக்கவேண்டிய ஒரு நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே ஓரளவு நாம் நம் நிதியைப் பெருக்கிக்கொள்ள வழி செய்ய வேண்டும். அதற்காகத்தான் இதுபோன்ற வரிகள் விதிக்கப்படுகின்றன. பஸ்களின் கட்டணத்தை உயர்த்துவதற்கும் இதற்கும் எவ்வித சம்பந்தமும் இல்லை. இன்றைக்கு நாம் நம் நாட்டின் சுதந்திரத்தைப் புதுகாக்க வேண்டுமென்றால் நம் சுதந்திரங்களை ஓரளவு கட்டுப்படுத்திக்கொள்ள, ஓரளவு குறைத்துக்கொள்ள முன்வந்தால்தான் நாட்டின் சுதந்திரத்தை நாம் பூரணமாகக் காப்பாற்ற முடியும். இன்று நாட்டின் உரிமைகளைக் காப்பாற்ற வேண்டுமென்றால் நம் உரிமைகளை வசதிகளை ஓரளவு கட்டுப்படுத்திக்கொள்ளவும், ஓரளவு குறைத்துக் கொள்ளவும் அதன் மூலம் ஏற்படும் கஷ்டங்களை, நிர்ப்பந்தங்களை, அதிலுள்ள பற்றாக்குறைகளை எல்லாம் சகித்துக் கொள்ளும் ஒரு சகிப்புத்தன்மை நமக்கு வேண்டும். எது வேண்டுமானாலும் செய்வோம் என்று ஒரு புறத்தில் சொல்லிக் கொண்டு இப்படிச் சிறிய சிறிய காரியங்களுக்கு குறை சொல்லிக் கொண்டிருப்பதில் அர்த்தம் இல்லை. நாம் அடிப்படையை ஒத்துக் கொண்டால் இப்படி குறை கூறக் கூடாது. இது 'ஃபரிஞ்சஸ்' என்று சொல்வதுபோல்தான் இருக்கிறது. ஆனால் நிலைமை இன்னும் கூடுதலானாலும் இதை விட பன்மடங்கு வரிச் சமையையும், மற்ற கஷ்டங்களையும் நாம் ஏற்றுக்கொள்ளத் தயாராயிருக்க வேண்டும். இது நாட்டின் நன்மைக்காக செய்யப்படுவது என்பதை நூற்றுக்கு நூறு ஒத்துக் கொண்டால் இப்படிக் குறைகள் சொல்லிக் கொண்டிருப்பதில் அர்த்தம் இல்லை என்று கூறி என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த வரி விதிப்பினை ஓரளவிற்கு வரவேற்கிற நிலையில்தான் நான் இங்கு நிற்கிறேன். காரணம், அரசாங்கத்திற்குத் தேவைப்படுகிற பணத்தை இருக்கிற இடங்களிலிருந்து வசூல் செய்யவேண்டும் என்ற கொள்கையுடையவன் நான். இப்போது போடப்பட்டிருக்கும் வரியானது, பெட்ரோலுக்கு விட்டிருக்கு ஒரு பைசாவும், டீசலுக்கு இரண்டு பைசாவாகவும், மற்ற எண்ணெய்களுக்கு 2 சதவிகிதம் என்றும் போட்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் பெட்ரோலுக்கு ஒரு பைசா போடுகிறார்கள் என்றால் வசதி படைத்தவர்கள்தான்

8th November 1965] [திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி]

பெட்ரோலை உபயோகப்படுத்துகிறார்கள். ஆகவே, இந்த வரி விகிதத்தை மேலும் கூட மாற்றியமைத்திருக்கலாம். இந்த ஒரு பைசா என்பதையே தேசிய நெருக்கடி திருகிற வரையில் மேலும் உயர்த்தியிருக்கலாம். ஒரு பைசா அளவில் இருப்பது என்பது அவர்களுக்கு அதிகம் அல்ல என்றுதான் நான் கருதுகிறேன். அதேபோல் டீஸல் எண்ணெய்யைப் பொறுத்தவரையில் அதை உபயோகப்படுத்துகிறவர்களின் தாங்கலை எல்லாம் பார்த்து அதற்கேற்றற்போல் இந்த வரி விகிதங்களை மாற்றியமைத்திருந்தால் நன்றாக இருந்திருக்கும். எட்டு பைசாவோடு இரண்டு பைசா சேர்த்து 10 பைசாவாக மாற்றுகிறோம் என்று சொல்கிறார்கள். அண்மையில் அரசாங்கம் பஸ்கட்டண விகிதாசாரங்களை உயர்த்துவதற்கு அனுமதி கொடுத்திருக்கிறார்கள். மத்திய அரசாங்கம் விதித்திருக்கிற வரி விகிதங்களால் விலைகள் உயர்ந்ததன் காரணமாக இதை நாங்கள் அனுமதித்திருக்கிறோம் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லலாம். ஆனால் ஒரு ரூட் ஒப்பன் செய்கிறார்கள் என்றால் அதற்கு 20, 30 பேர்கள் போட்டிபோடும் நிலைதான் இருக்கிறதே தவிர ரூட் தேவை இல்லை என்று சொல்லும் பஸ் முதலாளியை எங்கும் நாம் பார்த்ததாக அறிய முடியாது. ஆகவே அந்தத் தொழிலுக்கு அதிகம் வரி விதித்திருக்கலாம். ஏற்கனவே அவர்களுக்கு கட்டண விகிதங்களை மாற்றியமைப்பதற்கு அரசாங்கம் அனுமதி அளித்திருக்கிறார்கள். அந்த முறையில் பஸ்களுக்கு அதிக வரி விதித்து அந்த வருமானத்தை அரசாங்கத்திற்கு சேர்த்துக் கொள்கிற முறையில் நம் அரசாங்கம் இந்த பஸ் தொழிலுக்கு மேலும் வரி போடலாம் என்று எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அதுவும் இந்த நெருக்கடி நிலை திருகிற வரையிலாவது அதிகமான அளவிற்கு இந்த வரி விகிதங்களை மாற்றியமைக்கலாம். டீசல் என்பது பஸ்களுக்கு மட்டும் பயன்படுத்துவதில்லை. டீசலை லாரிகளுக்கும், டிராக்டர்களுக்கும் பயன்படுத்துகிறார்கள். ஏற்கனவே லாரிகளுக்கு போடப்பட்டிருக்கும் வரி விகிதங்கள் மிகவும் அதிகமான வரி விகிதங்களாகும். நம் மாநிலத்தில் உள்ள லாரி முதலாளிகள், லாரி சொந்தக்காரர்கள் எல்லாம் அதைப் போட்டவுடனே அரசாங்கத்திற்கு அவர்கள் தங்கள் வருத்தத்தைத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள் ஒரு லாரிக்கு ஒரு க்வார்ட்டருக்கு 1,200 ரூபாய் முதல் 1,300 வரை கட்டவேண்டியிருக்கிறது. ஆண்டு ஒன்றுக்கு குறைந்தபட்சம் 5,500 ரூபாய் வரை ஒரு லாரிக்கு வரியாக கட்டவேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே லாரி சொந்தக்காரர்கள் இது தங்களுக்குக் கட்டுப்படியாகவில்லை என்று இன்றையதினம் ஒவ்வொரு லாரியாக விற்பனைக் கொண்டு வருகிறார்கள் அவர்கள் பலவித கஷ்டங்களை அனுபவிக்கிறார்கள். ஆகவே, லாரிகளுக்காக உபயோகப்படுத்தப்படும் டீசல் எண்ணெய்க்கு விதிவிலக்கு கொடுக்கலாம். அவர்களுக்கு ஏற்கனவே கட்டுப்படியாகவில்லை மேலும் இந்த வரி விதிப்பால் லாரி வைத்து நடத்துகிறவர்கள் அதிகப்படியான அளவில் பாதகம் அடைவார்கள். ஆகவே லாரி வைத்திருப்பவர்களுக்கு எல்லாம் ஏதாவது சலுகை காட்டுகிற

[திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி] [8th November 1965]

அளவில் அவர்களுக்கு என்று தனியாக பெர்மிட் கொடுக்கலாம் அல்லது லாரிகளுக்கு போடும் டீசல் எண்ணெய்க்கு இவ்வளவு தான் சர்சார்ஜ் என்று சொல்லும் அளவில் வரி விதித்ததை மாற்றிக் கொள்ளலாம். பஸ்களுக்கு உபயோகிக்கிற டீசல் எண்ணெய்க்கு கொஞ்சம் அதிகமாகவே விலையை ஏற்றிக் கொள்ளலாம். நம் அமைச்சர் அவர்கள் பதில் கூறும்போது மோட்டார் வாகனங்களில் ஒன்றுக்கொன்று வித்தியாசம் பார்க்கக் கூடாது, அப்படி வித்தியாசம் பார்க்கிறபோது பலவிதப் பிரச்சனைகள் வரும் என்றெல்லாம் சொல்வார்கள். பஸ்ஸுக்கும் லாரிக்கும் வித்தியாசம் பார்க்கலாம், அது நியாயமான வரம்பிற்குள்ளாகவே அமையும் என்றுதான் நான் கருதுகிறேன். ஆகவே லாரிகளுக்கு போடுகிற டீசலுக்கு வரியை உயர்த்தவேண்டிய அவசியமில்லை, பஸ்ஸுக்கு போடுகிற டீசல் எண்ணெய்க்கு 2 பைசா என்பதை இன்னும் மூன்று பைசாக்கள் அதிகமாக்கினாலும் அதனால் அவர்களுக்கு நஷ்டம் வராது. டிராக்டர்கள் இருக்கின்றன இன்று கிராமங்களில் சாதாரண விவசாயிகள் எல்லாம் டிராக்டர்களை வைத்துக் கொண்டு விவசாய காரியங்களுக்காக அதைப் பயன்படுத்தி வருகிறார்கள். அவர்களுக்கும் கூட இந்த மோட்டார் வாகன வரி போட்டுவிடுவதால் அவர்களுக்கு நிரம்ப கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. அந்த வரியோடு கூட இந்த டீசலுக்குள்ள வரியையும் உயர்த்துவதினால் விவசாய காரியத்திற்கு அது பெரும் கமையாக இருக்கும். ஆகவே டிராக்டர்களுக்கும், லாரிகளுக்கும் இந்த எண்ணெய் வரிவிதிப்பில் இருந்து விலக்கு அளிக்கவேண்டுமென்று அமைச்சரவையைக் கேட்டுக்கொண்டு இந்த வரி விதிப்பை மாற்றியமைப்பதின் மூலம் சில வாகனங்களுக்கு வரி விதிப்பில் இருந்து விலக்கு அளிப்பதின் மூலம் கூட நம் மாநிலத்தின் வருவாயை நாம் அதிகப்படுத்திக்கொள்ளலாம் என்று கூறி என் உரையை முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

* திரு. டி. கார்ச்சா கவுடர்: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்துள்ள இந்த மசோதாவை நான் மனதாச ஆதரித்து சில வாதத்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். இன்று நாட்டிலே ஏற்பட்டுள்ள பெரிய கவலைக் கிடமான சம்பவங்களுக்குப் பிறகு தமிழ் நாட்டு மக்கள், எவ்விதமான வரியை அரசாங்கம் போட்டாலும் அதைக் கொடுக்க தயாராயிருக்கிறார்கள் என்ற நிலையைக் காண்கிறோம். இன்று கிராமப் புறங்களுக்குச் சென்றாலும், 'அரசாங்கத்திற்கு ஆதரவாக இருப்போம்' என்ற ஒரு பெரிய நிலை இன்று தமிழ்நாட்டில் மக்களிடையே ஏற்பட்டிருக்கிறது. முன்பெல்லாம் ஐந்து மைல்கள் நடந்தவர்கள் இப்போது நான்கு பர்லாங்க் கூட நடப்பதற்கு மனமில்லாமல் பஸ்களை அல்லது மற்ற வாகனங்களை எதிர்பார்க்கும் மனோபாவம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. நம் தமிழ் நாட்டை எடுத்துக் கொண்டால் கடந்த ஒரு ஆண்டு காலமாக பஸ் மார்க்கங்களை அதிகப்படுத்திக் கொள்ள சந்தர்ப்பம் இல்லாமல் புதிதாக பெர்மிட்கள் கொடுக்கப்படாமல் இருக்கிறது. புதிதாக நம் மாநிலத்தில்

8th November 1965] [திரு. டி. கார்ச்சர் கவுடர்]

ஒரு சர்வே செய்து எந்தெந்த இடங்களில் நாம் அதிகப்படியாக பஸ்கள் போடமுடியும் என்று பார்த்து அதற்கு வழிவகை செய்து அதிகமான பெர்மிட்களைக் கொடுத்தால் மேலும் நமக்கு அதிகப் படியான வரி கிடைக்கக்கூடிய ஒரு சர்ந்தப்பம் இருக்கும் என்று கூறிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். கிராமப்புறங்களில் இப் போது ப்ரைவேட் டாக்சிகள் பஸ் மார்க்கங்கள் இல்லாத இடங்களில் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. அப்படி அரசாங்கத்தை ஏய்த்துக்கொண்டிருக்கும் நிலை பரவலாக இந்த மாநிலத்தில் காணப்படுவதால் பஸ் மார்க்கங்களை உடனடியாக அதிகப்படுத்தவேண்டுமென்று அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். மசல் என்னெய் லாரிக்கு உபயோகப்படுத்திக் கொள்ளுபவர்கள் அல்லது பஸ்களுக்கு உபயோகப்படுத்துகிறவர்கள் என்று பாகுபாடு இல்லாமல் எல்லோருக்கும் ஒரேமாதிரியாக இருப்பதுதான் நல்லது. மக்கள் எந்த விதமான வரியையும் கொடுக்கத் தயாராயிருக்கிறார்கள். சிறு துளி பெரு வெள்ளம் என்பதுபோல் 50 லட்சம் ரூபாய்க்குத் தான் வரி கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். அதற்கும் எதிர்தரப்பில் உள்ளவர்கள் கூக்குரல் எழுப்பிக் கொண்டிருப்பது அவ்வளவு சரியாகயிருக்காது என்று கூறி இதற்கு ஒருவிவாதமே வேண்டாம், விவாதம் இன்றியே எல்லா வரிகளையும் ஒத்துக்கொள்ளலாம் என்று கூறி என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த விவாதத்தின் மூலமாக பஸ்களுக்கு சார்ஜ்கள் உயர்த்துவது சம்பந்தமாக சர்க்காரின் கொள்கையை விளக்குவதற்கு சந்தர்ப்பம் கிடைத்ததற்கு நன்றி உடையவரையே இருக்கிறேன். கடந்த ஓராண்டுக்கு மேலாக பஸ்களுடைய உறுப்புக்கள், அவற்றின் மேல் போடக்கூடிய எக்ஸைஸ் வரிகள் எல்லாம் அதிகரித்துவிட்டன. ஆகவே, பஸ் முதலாளிகள் சர்க்காரை அணுகி, சட்டத்தில் நிர்ணயித்திருக்கிற படியே 3 பைசா அளவுக்கு உயர்த்துவதற்கு எங்களுக்கு அனுமதி கொடுக்க வேண்டும் என்று சந்தேகக்குறைய ஆறு மாத காலமாக கேட்டுக் கொண்டு இருந்தார்கள். பிற ராஜ்யங்களில் இருக்கிற விகிதத்தை எடுத்து ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால், நம்முடைய ராஜ்யத்திலே 2½ பைசா, கேரளா, ஆந்திரா போன்ற ராஜ்யங்களில் 3 பைசா என்று இருப்பதும் கனம் அங்கத்தினர்களுக்குத் தெரியும் என்ற நம்புகிறேன். ஆகவே, இவற்றையெல்லாம் பரிசீலனைசெய்து, மேலும் நாம் சற்று வரியை அதிகப்படுத்தப்போவதால், அந்தக் காரணத்தையும் அடிப்படையாக வைத்துக்கொண்டு தற்போது உயர்த்திக்கொடுத்திருக்கிறோம். அதே சமயத்தில் சென்னை நகரத்தில் இரண்டு பைசா தான் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு வாங்கிக் கொண்டு இருக்கிறோம். இதை நாம் உயர்த்தவில்லை. காரணம் என்னவென்று சொன்னால் பொதுவாக கிராமங்களில்—அதாவது நகரங்களுக்கு வெளியே இருக்கிறவர்கள் அவசியத்தின் நிமித்தம் தான் பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்கிறார்கள். நகரங்களில் அப்படியல்ல, உத்தியோகத்திற்காக, அன்றாட பிழைப்புக்காக ஒவ்வொரு நாளும் பிரயாணம் செய்யவேண்டிய நிர்ப்பந்தத்தில் நகரங்களில் உள்ளவர்கள் இருக்கிறார்கள். நகரத்தில் கட்டணத்தை உயர்த்தி

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [8th November 1965]

னால் வாழ்க்கைச் செலவு அதிகமாகக் கூடும் என்ற காரணத்தினாலும் இதனால் ஏதேனும் நஷ்டம் ஏற்பட்டாலும் அதைத் தாங்கிக் கொள்ளக்கூடிய சக்தி சர்க்காருக்கு இருக்கிறது என்ற காரணத்தினாலும் இதை சர்க்கார் உயர்த்தவில்லை. அதே போன்று மற்ற நகரங்களிலும் கட்டணத்தை உயர்த்துவதற்கு அனுமதிக்கவில்லை. காரணம், நான் முன்பு சொன்னது போல் நகரங்களில் மக்கள் அன்றாட வாழ்க்கைக்காக பஸ்களில் பிரயாணம் செய்யவேண்டியிருக்கிறது. அதனால் தான் நகரங்களிலுள்ள பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்துவதற்கு அனுமதிக்கவில்லை. ஏதோ ஒரு காரணத்திற்காக மாதம் ஒரு முறை அல்லது இரண்டு முறை கொஞ்சம் அதிகமாக கட்டணம் கொடுப்பதினால் அவர்களுடைய வாழ்க்கைச் செலவு பாதிக்கப்பட்டுவிடாது. இதன் காரணமாக பெரிய அளவில் வாழ்க்கைச் செலவு புள்ளிகளும் உயர்ந்துவிட்டது. பொதுவாக இன்றைக்கு அவசியத்தைப்பார்த்துத்தான் வரி விதிக்கிறோம். விலைவாசிகள் எல்லாம் உயர்ந்துவிட்டன. சம்பளவிகிதம் உயர்ந்துவிட்டது. இப்பேர்ப்பட்ட காரணங்களினால் தான் 3 பைசா என்ற அளவுக்கு உயர்த்திக்கொடுத்திருக்கிறோம். அதல்லாமல் ஏதோ பஸ் முதலாளிகளுக்கு ஆதரவு கொடுப்பதற்காக செய்தது என்று கனம் உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்னார்கள். இந்த சர்க்காருக்கு எல்லோருடைய ஆதரவும் வேண்டியது தான். பொதுமக்களுடைய ஆதரவு வேண்டும், முதலாளிகளுடைய ஆதரவு வேண்டும், தொழிலாளர்களுடைய ஆதரவு வேண்டும், விவசாயிகளுடைய ஆதரவு வேண்டும் எல்லோருடைய ஆதரவையும் இந்தச் சர்க்கார் தேடிக்கொண்டிருக்கிறது. அதில் தவறு ஒன்றும் இல்லை என்று நினைக்கிறேன். அதே சமயத்தில் லாரிகளுக்கு மட்டும் வரியை குறைக்க வேண்டும் என்று கனம் அங்கத்தினர் திரு. கிருஷ்ணமூர்த்தி அவர்கள் சொன்னார்கள். அதை வைத்துக்கொண்டு அவர்களுக்கு லாரி சொந்தக்காரர்களுடைய ஆதரவு வேண்டியிருக்கிறது, எங்களுக்கு பஸ் சொந்தக்காரர்கள் ஆதரவு வேண்டியிருக்கிறது என்று அர்த்தம்? லாரி ஓட்டுகின்றவர்களுக்கு இந்த உயர்வினால் பெரிய கஷ்டம் வந்துவிட்டது. இன்றைக்கு லாரிக்கு என்ன செலவாகிறது, என்ன கட்டணம் செலுத்தவேண்டும் என்பதையெல்லாம் பார்த்துத்தான் நிர்ணயம் செய்திருக்கிறோம். மேலும், லாரி ஓட்டுகின்றவர்களிடமிருந்து கட்டணத்தை உயர்த்தவேண்டும் என்ற கோரிக்கை தற்போது சர்க்காரிடத்தில் இல்லை. அவர்களே உயர்த்திக்கொள்ளக்கூடிய நிலையில் இருக்கிறது. அவர்கள் எந்த அளவுக்கு உயர்த்திக்கொள்ள முடியும், எந்த அளவுக்கு அதிகமாக சரக்குகள் ஏற்றிக்கொள்ள முடியும் என்பதையெல்லாம் பார்த்து, அவர்களாகவே கட்டணத்தை நிர்ணயம் செய்து கொள்கிறார்கள்.

மேலும், இந்த வரிவிதிப்பின் காரணமாக பெட்ரோல் உபயோகம் குறைந்து வருமானமே குறைந்து போகும் என்று தெரிவிக்கப்பட்டது. அந்த நிலை உண்மையிலேயே ஏற்படுவதாக இருந்தால் சர்க்காருக்கு அதனால் சிறிதளவு நஷ்டம் ஏற்பட்டாலும் கூட அதை சர்க்கார் வரவேற்கும். எண்ணெய்யை வரவழைப்பதற்கு செலவு செய்கின்ற அந்நிய நாட்டுச் செலாவணியாவது குறையும்,

8th November 1965] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

ஆகவே பெட்ரோல் உபயோகம் குறைவது மிகவும் வரவேற்கத் தக்கதுதான். இந்த வரிவிதிப்பின் காரணமாக பெட்ரோல் உபயோகம் குறைவதினால் நாட்டுக்கு நன்மையே தவிர சர்க்காருக்கோ அல்லது நாட்டுக்கோ எந்தவிதமான நஷ்டமும் இல்லை. இந்த வரிவிதிப்பை பொதுவாக வரவேற்றுப்பேசியதற்காக என் நன்றியை தெரிவித்துக்கொண்டு இதை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

MR. SPEAKER : The question is—

“That the Madras Sales of Motor Spirit Taxation (Second Amendment) Bill, 1965 (L.A. Bill No. 33 of 1965) be taken into consideration”.

The motion was put and carried and the Bill was taken into consideration.

Clause 2 was put and carried.

Clause 1, the Enacting Formula and the Long Title were put and carried.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Sir, I move—

‘That the Madras Sales of Motor Spirit Taxation (Second Amendment) Bill, 1965 (L.A. Bill No. 33 of 1965) be passed’.

The motion was put and carried and the Bill was passed.

(2) THE MADRAS WAREHOUSES (AMENDMENT) BILL, 1965.

THE HON. SRI N. NALLASENAPATHI SARKARAI MAN-RADIAR : Mr. Speaker, Sir, I beg to introduce the Madras Warehouses (Amendment) Bill, 1965 ^a and move—

‘That the Bill be taken into consideration’.

According to section 16 of the Madras Warehouses Act, 1951 (Madras Act XV of 1951), for the goods deposited in a licensed warehouse the warehouseman should issue a receipt in the prescribed form which shall contain the full particulars of the goods deposited. The form of the warehouse receipt in vogue is that set out in Form No. 7 appended to the Madras Warehouses Rules, 1953. It has now been proposed to adopt a uniform warehouse receipt in all States with a view to make it popular and capable of easy negotiation and to get the warehouse receipts of the Madras State Warehousing Corporation and the Central Warehousing Corporation printed in the Government Press at Nasik to make it fool-proof against any possibility of forgery. The Central Warehousing Corporation has suggested a revised form of warehouse receipt to be adopted by all the State Warehousing Corporations. One of the conditions printed on the reverse of the warehouse receipt is that, if the warehouseman after reasonable efforts is unable to sell the goods, he may dispose of them in any manner, he may think fit and shall incur no liability by reason thereof.